Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7024**

19. Wahlperiode 15.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) befindet sich 25 Jahre nach ihrer Gründung in einer tiefen Krise. In ihrem Kerngeschäft, dem inländischen Bahnverkehr, ist die Qualität mangelhaft, was sich in Verspätungen, defekten Zügen und Störungen der Infrastruktur zeigt. Anders als mit der Bahnreform von 1994 angekündigt, konnte die Bahn weder im Personen- noch im Güterverkehr relevant Marktanteile gewinnen. Eine Folge ist das weitere Anwachsen des Straßen- und Luftverkehrs, wodurch hohe volkswirtschaftliche Kosten verursacht und das Klima, die Umwelt sowie die Gesundheit übermäßig belastet werden.

Die 1994 schuldenfrei gestartete DB AG ist mittlerweile wieder mit fast 20 Milliarden Euro verschuldet. Diese Verschuldung ist wesentlich durch den Aufkauf zahlreicher Unternehmen entstanden, die sich überwiegend als schlechte Investitionen erwiesen haben. Zudem hat die Aufstellung als „Global Player“ den Fokus vom Kerngeschäft weggeführt und so maßgeblich zu der Krise beigetragen. Für die dringend notwendigen Investitionen im inländischen Bahnverkehr fehlen die Geldmittel. Die Aufspaltung in verschiedene Gesellschaften hat sich nicht als Vorteil erwiesen. Voraussetzung für Innovationen und Zuverlässigkeit ist die kooperative Verzahnung von Netz und Betrieb.

Die Zahl der im Bereich Schiene Beschäftigten wurde im Zeitraum 1994 bis 2018 fast halbiert – nahezu 150.000 Arbeitsplätze wurden gestrichen. Durch Aufspaltung der DB in sechs Aktiengesellschaften und hunderte Firmen entstand ein großer unproduktiver Overhead. Die Identifikation der Eisenbahner*innen mit dem Unternehmen wurde weitgehend zerstört. Aktuell fehlen 1.200 Lokführer*innen und mehr als 10.000 Zugbegleiter*innen. 5.000 Bahnhöfe sind ohne Personal.

Auch die Bundesregierung hat zur Krise beigetragen, denn sie wurde ihren Aufgaben als Vertreterin des Eigentümers nicht gerecht. Sie ließ zu, dass die Schienenwege nicht ausgebaut, sondern um fast ein Fünftel abgebaut und dass die Angebote auf diesem Schienennetz ausgedünnt wurden. Sie machte dem Management der DB AG keine klaren Vorgaben für die Verwendung der Mittel, die der Bund ihr zugunsten eines sicheren und zuverlässigen Bahnverkehrs gewährt. Die

entscheidenden drei Ziele der Bahnreform – erstens Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, zweitens mehr Kundennähe und höherer Komfort und drittens eine Reduktion der staatlichen Unterstützungszahlungen – wurden nicht erreicht.

In der Summe ist die Bahnreform gescheitert. Ohne ein deutliches Gegensteuern droht ein Kollaps der Bahn.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Privatisierungskurs zu verlassen und dauerhaft zu garantieren, dass das System Eisenbahn im Allgemeinwohlinteresse entlang volkswirtschaftlicher Ziele organisiert wird. Unverzichtbar ist dabei eine enge Verzahnung von Netz und Betrieb; eine Trennung ist daher abzulehnen;
2. eine demokratische Bahnreform einzuleiten, deren Leitlinien durch eine Kommission unter Beteiligung der Beschäftigten, der Umwelt- und der Fahrgastverbände entwickelt werden. Diese soll die Fehler der Bahnreform von 1993/94 nachhaltig beheben und das Unternehmen an volkswirtschaftlichen Zielen wie der flächendeckenden Versorgung und dem Klimaschutz ausrichten. Dabei muss auch die Unternehmensform auf den Prüfstand. Die Rückführung der DB in ein öffentliches Unternehmen (beispielsweise in Form einer Anstalt des öffentlichen Rechts) und die allmähliche Reintegration der inzwischen in eigenwirtschaftlicher Regie betriebenen Eisenbahnunternehmen in dieses steht dabei an erster Stelle;
3. die Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu beseitigen und so die Weichen für eine sozial-ökologische Verkehrswende zu stellen und
4. Vorschläge zu unterbreiten, um die Infrastruktur-Investitionsmittel massiv zugunsten der Schiene umzuverteilen.

Berlin, den 15. Januar 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Die Bahnreform von 1993/94 ist mit Blick auf fast sämtliche damaligen Erwartungen gescheitert:

- Der Marktanteil der Bahn konnte im Personenverkehr nur geringfügig gesteigert werden, im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist er sogar gesunken. Auch im Schienengüterverkehr hat die Bahn insbesondere in den letzten Jahren Marktanteile verloren. Lediglich im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konnten die Fahrgastzahlen erhöht werden, weil dieser Sektor seitdem über die Regionalisierungsmittel (RegM) sehr viel besser finanziert wird als zuvor und einige Aufgabenträger hier neue, innovative Konzepte umgesetzt haben.
- Eine finanzielle Entlastung des Bundes konnte nicht erreicht werden, wie auch der Haushaltausschuss des Bundestags festgestellt hat (Beschluss zu TOP 15, Sitzung am 10.11.2016). Trotz der kompletten Entschuldung der neugegründeten DB AG und der Übernahme von Beamten und Pensionsverpflichtungen durch das Bundeseisenbahnvermögen zum 1.1.1994 sowie einer weiteren Teilentschuldung durch die Übernahme der zinslosen Kredite durch den Bund hat sich die DB AG seitdem wieder mit rund 20 Mrd. Euro verschuldet. Damit hat sie in 25 Jahren ebenso hohe Schulden aufgetürmt wie die Bundesbahn zuvor in 45 Jahren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Die Qualität der Leistungen im SPFV und im Schienengüterverkehr ist besonders in den letzten Monaten schlecht; die DB AG hat in ihrem Kerngeschäft erhebliche Probleme. Gleichzeitig hat sie sich zunehmend international ausgerichtet; fast drei Viertel der Tochterunternehmen haben ihren Sitz im Ausland, wo auch fast die Hälfte des Umsatzes generiert wird. Berücksichtigt man die Kapitalkosten für die im Ausland aktiven Töchter, die zu einem erheblichen Teil auf Kreditbasis gekauft wurden, dann wurden netto kaum Gewinne an den Mutterkonzern abgeführt. Der Bundesrechnungshof folgert, dass „die international ausgerichtete und in vielfältige Verkehrssegmente differenzierte Geschäftstätigkeit der DB AG nicht mehr im Einklang mit der Intention des Gesetzgebers zur Bahnreform“ stehe und der DB AG nicht nutze (Schreiben des BRH an das BMVI vom 3.8.2018).
- Der Anteil von privaten Betreibern im Schienengüterverkehr und im SPNV ist inzwischen hoch; er liegt jeweils bei mehr als 40 Prozent. Diese Entwicklung ist jedoch in vierfacher Weise problematisch: Erstens weil es hier oft zu „Rosinenpickerei“ kommt und am Ende der bei der DB verbleibende Marktteil fast automatisch zu einem Verlustgeschäft wird (so im Schienengüterverkehr, also bei DB Cargo). Zweitens weil die privaten konkurrierenden Betreibergesellschaften oft Töchter von Staatsbahnen im benachbarten Ausland (Italien, Frankreich, Schweiz und in den Niederlanden) sind. Drittens weil insbesondere im SPNV die technischen, tariflichen und Fahrplan-Vorgaben derart engmaschig sind, dass – beim SPNV in Kombination mit dem hohen Anteil an zufließenden Regionalisierungsmitteln – die Behauptung, es handle sich hier um „Wettbewerb“ eine Fiktion ist. Viertens weil sich inzwischen Landesregierungen veranlasst sehen, für private und scheinprivate SPNV-Betreiber auch noch das Wagenmaterial bereit zu stellen und – so seit Januar 2019 in Baden-Württemberg – auch die Ausbildung von Lokführern zu übernehmen, womit der Wettbewerbscharakter erst recht zur Schimäre wird.

Sämtliche 1993 im Bundestag genannten Ziele der Reform (vgl. insb. Plenarprotokolle 12/150 und 12/196) konnten somit nicht erreicht werden (eine ausführliche Analyse findet sich in Knierim und Wolf: Bitte Umsteigen! 20 Jahre Bahnreform. Stuttgart 2014). Aktuell zeigt sich, dass das jahrelange Sparen bei der Instandhaltung insbesondere in Vorbereitung auf den 2005 bis 2008 angestrebten Börsengang der DB AG zu einem Substanzverzehr geführt hat, der nun mit erheblichen Mitteln wieder ausgeglichen werden muss. Die Struktur der Aktiengesellschaft und die jahrelange mangelnde Steuerung des Bundes unter Verweis auf die angebliche „Eigenwirtschaftlichkeit“ ist somit gescheitert. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil vom 7.11.2017 klagestellt, dass alle Tätigkeiten der DB AG im Verantwortungsbereich der Bundesregierung liegen.

Aus diesem Grund ist eine Neuausrichtung des Unternehmens unerlässlich. Die Bahn muss an langfristigen volkswirtschaftlichen Zielen ausgerichtet werden:

- erhebliche Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zur Minimierung der externen Kosten und zum Erreichen der Klimaziele,
- flächendeckender Bahnverkehr nicht nur zwischen den Metropolen, sondern insbesondere auch in ländlichen Regionen mit einem einfachen Fahrplan- und Tarifsystem sowie bezahlbaren Preisen,
- hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit und
- gute Arbeit im Unternehmen.

Demokratisieren statt Privatisieren

Das Ziel ist eine Demokratisierung des größten öffentlichen Unternehmens. Es geht um Allgemeinwohlinteressen, um die Interessen der Bahnreisenden und der Beschäftigten und nicht um die Erzielung einer maximalen Rendite. Vor allem die vielen engagierten Frauen und Männer, die bei der Bahn arbeiten, müssen wertgeschätzt und ermächtigt werden. Ihre Bahn-Verbundenheit ist ein Schatz, der zerstört wird, wenn über Abläufe und Strukturen immer wieder über deren Köpfe hinweg entschieden wird. Alle kompetenten Stakeholder einer guten Bahn müssen bei den Beratungen über eine neue Struktur mitwirken – dazu zählen neben Bund, Ländern und Kommunen auch die Allianz pro Schiene, die Gewerkschaften, die Umweltverbände, der VCD, Pro Bahn und Bahn für Alle sowie der VDV. Deren Perspektive und Erfahrung ist unverzichtbar.

Dass bei einer zukünftigen Struktur der Bahn eine enge Vernetzung von Netz und Betrieb notwendig ist, zeigt das Beispiel Schweiz. Dort ist im internationalen Vergleich die höchste Dichte an Zügen im Netz mit einer gleichzeitig sehr hohen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit umgesetzt. Diese Verzahnung von Netz und Betrieb schafft viele Synergien, während die Zersplitterung der DB AG in hunderte von Unternehmen Synergien zerstört hat und an

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

vielen Stellen parallele Leitungs- und Verwaltungsstrukturen mit hohen Kosten geschaffen hat, wobei die Unternehmensteile oft sich widersprechende Interessen verfolgen.

Umweltgerecht umverteilen

Auch der so genannte Verkehrsmarkt muss grundlegend reformiert werden, um einer erheblichen Verkehrsverlagerung weg vom Auto und vom Flugzeug zum öffentlichen Verkehr den Weg zu ebnen. Vor allem die milliardenschweren Subventionen für fossile Verkehrsträger (u.a. Dieselsteuerprivileg, Kerosinsteuerbefreiung oder die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge, vgl. Liste der „umweltschädlichen Subventionen“ des Umweltbundesamts) bremsen die Elektromobilität auf der Schiene aus. Subventionen sind allenfalls für Verkehrsträger mit überlegener Umwelt- und Klimabilanz sinnvoll, nicht aber für die besonders schädlichen. So würden sich auch vermeintlich unrentable Bahnverbindungen im Personen- und im Güterverkehr lohnen – beispielsweise ein Netz aus internationalen Tages- und Nachtzügen als Alternative zum innereuropäischen Luftverkehr.

Auch die Infrastrukturinvestitionen müssen im Sinne einer sozial-ökologischen Verkehrswende erheblich zugunsten der Bahn verschoben werden. Statt wie bisher weiter Straßen und Flughäfen auszubauen, müssen vor allem die schon existierenden und absehbaren Engpässe im Bahnnetz beseitigt werden. Dabei ist das Ziel eine sinnvolle Optimierung des Netzes als Ganzes mit optimalen Umsteigemöglichkeiten – orientiert am Deutschlandtakt. Zudem müssen auch stillgelegte Strecken reaktiviert und Flexibilität im Netz durch Ausweichgleise und -strecken wiederhergestellt werden. Auch Elektrifizierungen und Modernisierungen von Strecken sind wichtige Maßnahmen, um die Umstellung der Bahn auf erneuerbare Energien weiter zu beschleunigen und langfristig Betriebskosten einzusparen. Dagegen müssen unsinnige Infrastrukturinvestitionen, die die DB AG und langfristig auch den Bund erheblich belasten, gestoppt werden. Das gilt vor allem für das Projekt „Stuttgart 21“, wo es eine Halbierung der Zahl der Gleise geben soll, was einen Deutschlandtakt in Stuttgart unmöglich macht (siehe Antrag der Fraktion DIE LINKE auf Bundestagsdrucksache 19/480), aber auch für die „Zweite Stammstrecke München“.

Im aktuellen Bundeshaushalt wurde im Vergleich 2017 zu 2019 ein Plus von 45 Prozent für neue Autobahnen und Bundesstraßen beschlossen, aber lediglich ein Plus von vier Prozent für neue Schienentrassen und Bahnhöfe, was bei der Schiene nicht einmal die Baupreissteigerung ausgleicht. Allein für die jüngst im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlich eingestuften Bahnprojekte (Neu- und Ausbau von Strecken und Knoten) wären nach heutigem Stand Investitionsmittel von 26,2 Milliarden Euro nötig. Eingestellt sind aber lediglich 6,35 Milliarden Euro. Ohne eine deutliche Aufstockung und ohne auskömmliche Finanzierung derselben würde die Umsetzung noch bis ca. 2060 dauern. Dabei sind die Investitionen in das Schienennetz in Deutschland im EU-Vergleich besonders niedrig: Im Jahr 2017 betrugen sie lediglich 69 Euro pro Kopf, während Österreich mit 187 Euro oder die Schweiz mit 362 Euro hier ein Vielfaches investierten (Daten der Allianz pro Schiene).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.